Eisenbahn JOURNAL Archiv V/95

B 30871 F
ISBN 3-922404-82-0

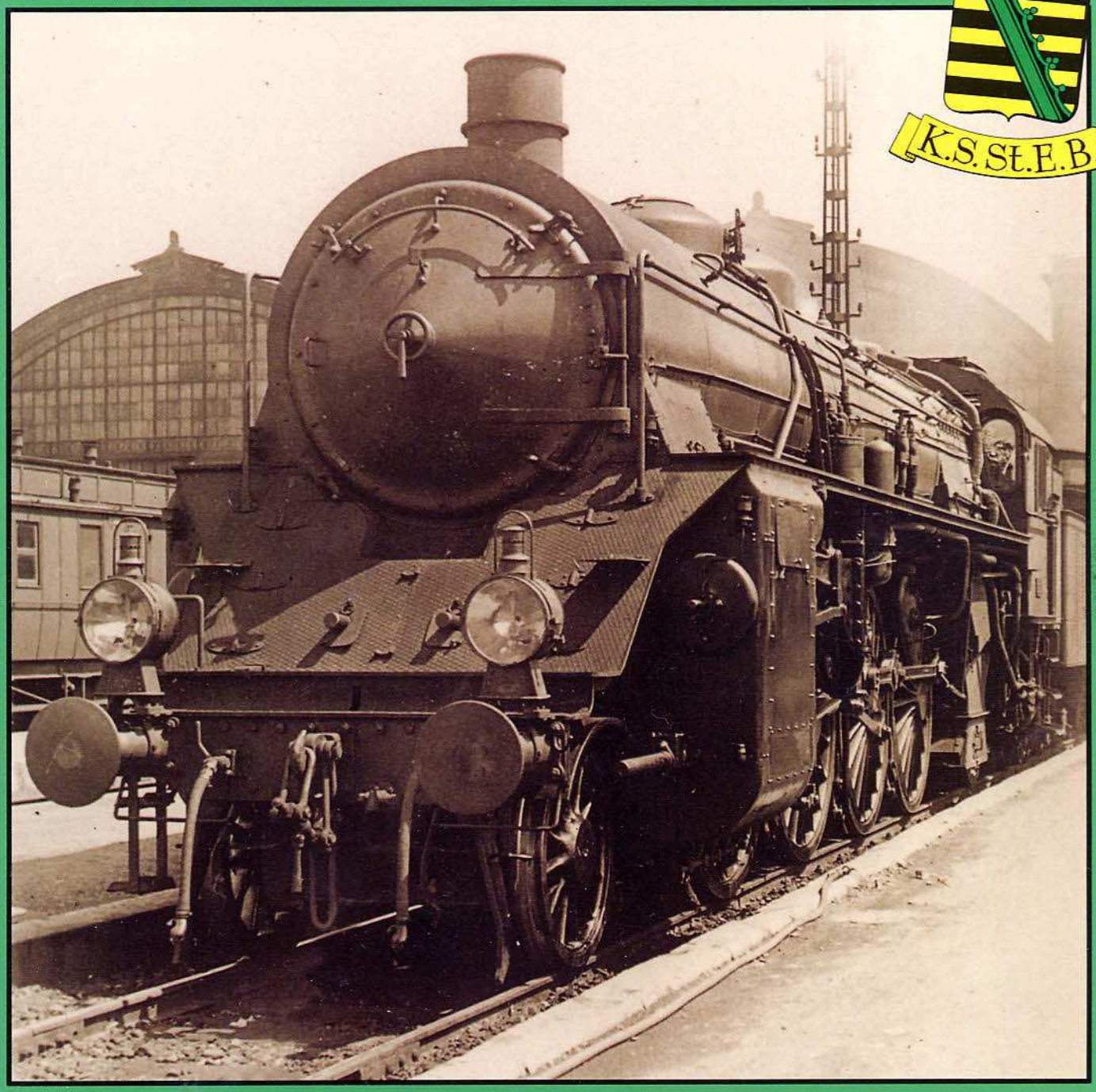
DM 24,80 • sfr 25,50 • öS 190,--

Band № 3

Manfred Weisbrod

Sachsen-Report

Reisezuglokomotiven der K.S.St.E.B.



Die unverzichtbaren Vorgänger-Bände:

Sachsen-Report 1

84 Seiten,
186 Abb.,
DM 20,80

Sachsen-Report 2

86 Seiten,
220 Abb.,
DM 23,80

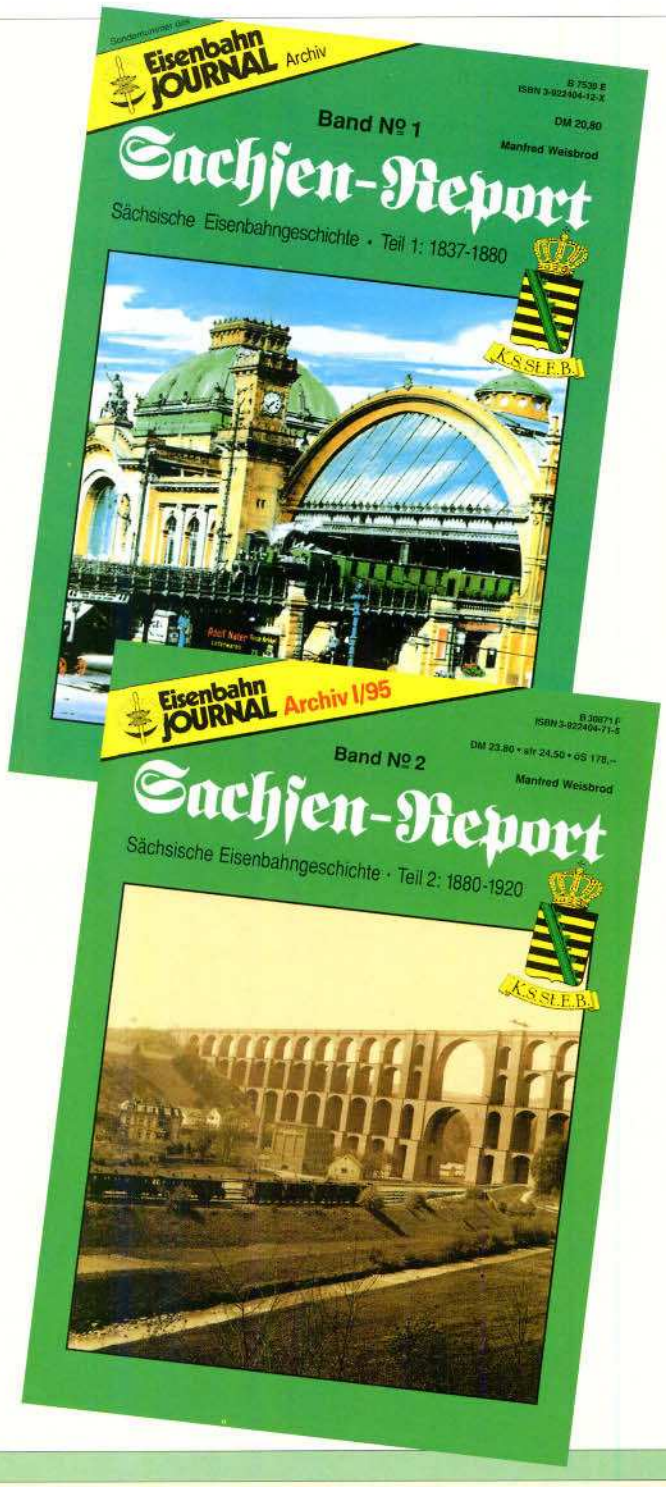
Hauptthemen sind:

Band 1:

- Geschichte des Königreichs Sachsen
- Anfänge der Eisenbahn (bis 1839)
- Hoch-Zeit des Bahnbaus (bis 1852)
- Sog. innere Verbindungsbahnen (bis 1869)
- Einheitliche Generaldirektion
- Lokomotiven der Privatbahnen (Teil 1)

Band 2:

- Staatsbahnzeit (ab 1876)
- Kauf der Leipzig-Dresdner Eisenbahn
- Netzausbau durch Sekundärbahnen
- Staatsbahn-Neubauten
- Schmalspurbahnen
- Hoch- und Kunstbauten
- Signale
- Uniformen
- Privatbahn-Lokomotiven (Teil 2)



Hermann Merker Verlag GmbH
Postfach 1453
D-82244 Fürstenfeldbruck
Tel.: 0 81 41/51 20 48

Bitte bedienen Sie sich der Bestellkarten in dieser Ausgabe!

Quellenverzeichnis

Die Lokomotive. Jahrgänge 1912/1913. Zum 75jährigen Bestande der Sächsischen Maschinenfabrik vorm. Rich. Hartmann, A.-G., Chemnitz.

Heinrich, Peter: Die sächsischen Schnellzuglokomotiven. Freiburg, 1985.

v. Helmholtz, Richard, Staby, W.: Die Entwicklung der Lokomotive im Gebiete des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen. I. Band 1835 bis 1880. München/ Berlin, 1930.

Kutschik, Näbrich, Meyer, R. Preuß: Lokomotiven sächsischer Eisenbahnen; 1. Schnellzug- und Personenzuglokomotiven. Deutsches Lok-Archiv, 2. Auflage. Berlin, 1995.

Metzeltin, Erich: Die Entwicklung der Lokomotive im Gebiete des Vereins mitteleuropäischer Eisenbahnverwaltungen. II. Band 1880-1920. München/Berlin, 1937.

Sächsische Maschinenfabrik Chemnitz. Beschreibung der auf der Weltausstellung in Turin 1911 ausgestellten Hartmann-Lokomotive. Chemnitz, 1911.

Statistischer Bericht über den Betrieb der unter Königlich Sächsischer Staatsverwaltung stehenden Staats- und Privat-Eisenbahnen 1871 (vom Dezember 1872). Nachweisung der Lokomotiven.

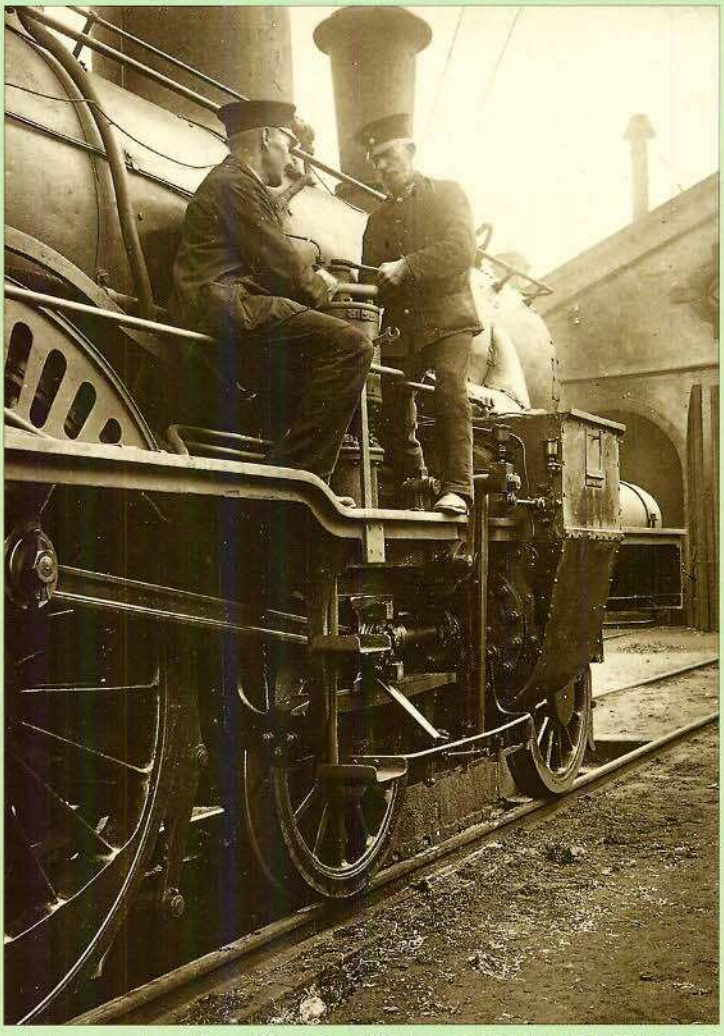
Töpelmann, Johannes: Verzeichnis sächsischer Staats- und Privatbahnlokomotiven. Unveröffentlichtes Manuskript.

Verzeichnisse für die Umnumerirung der Lokomotiven und Tender der Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen. Dresden, 1892.

Verzeichnis der Lokomotiven und Tender der Kgl. Sächs. Staatseisenbahnen und der im Betriebe derselben befindlichen Privatbahnen. Dresden, 1905.

Verzeichnis der Lokomotiven und Tender der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen und der im Betriebe derselben befindlichen Privatbahnen. Dresden, 1916.

Weisbrod, Müller, Petznick: Dampflokomotiven, 1. Baureihen 01 bis 39. Deutsches Lok-Archiv, 6. Auflage. Berlin, 1993.



Bilder 2 und 3: *Mit diesen beiden zeitgenössischen Aufnahmen sächsischer Lokpersonale und ihrer Maschinen (Gattungen VI b V und VIII 2) wollen wir diesen Band über die Reisezuglokomotiven der K.S.St.E.B. eröffnen.* ***Abb. 2 und 3: Sammlung Wagner***

Bild 1 (Titel): *Im Bahnhof Dresden Hbf steht eine Lokomotive der Gattung XX H V (spätere 19⁰ der DRG), besser bekannt unter dem Namen "Sachsenstolz", mit einem Schnellzug nach Hof zur Abfahrt bereit.* ***Abb.: Sammlung Dr. Scheingraber***

Impressum

ISBN 3-922404-82-0

Verlag und Redaktion:
Hermann Merker Verlag GmbH
Postfach 1453 • D-82244 Fürstenfeldbruck
Am Fohlenhof 9a • D-82256 Fürstenfeldbruck
Telefon (0 81 41) 51 20 48 oder 51 20 49
Telefax (0 81 41) 4 46 89

Herausgeber: Hermann Merker
Autor: Manfred Weisbrod
Bildredaktion, Layout und
Koordination: Ingo Neidhardt
Lektorat: Manfred Grauer, Karin Schweiger
Satz Merker Verlag: Regina Doll, Evelyn Freimann
Anzeigenleitung: Elke Albrecht

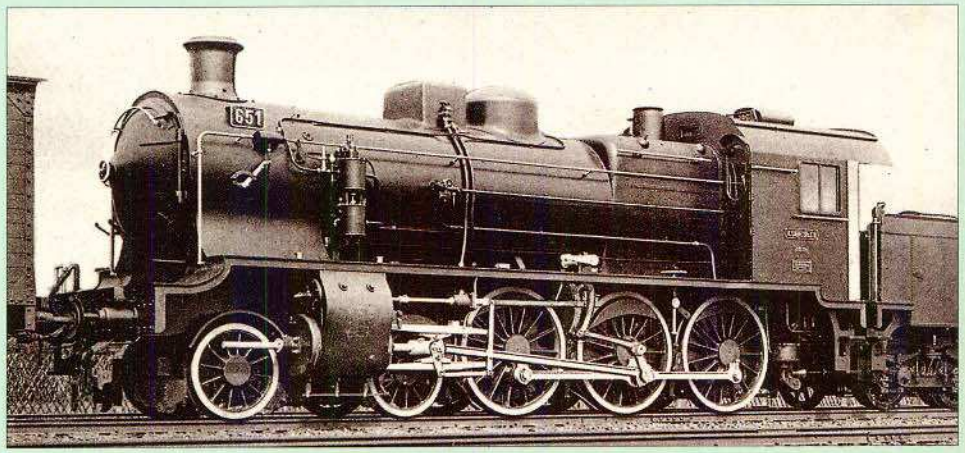
Printed in Italy by Europlanning srl
via Chioda, 123/A, I-37136 Verona
Vertrieb: Hermann Merker Verlag GmbH
Vertrieb Einzelverkauf:
MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb
GmbH & Co KG, D-85386 Eching bei München

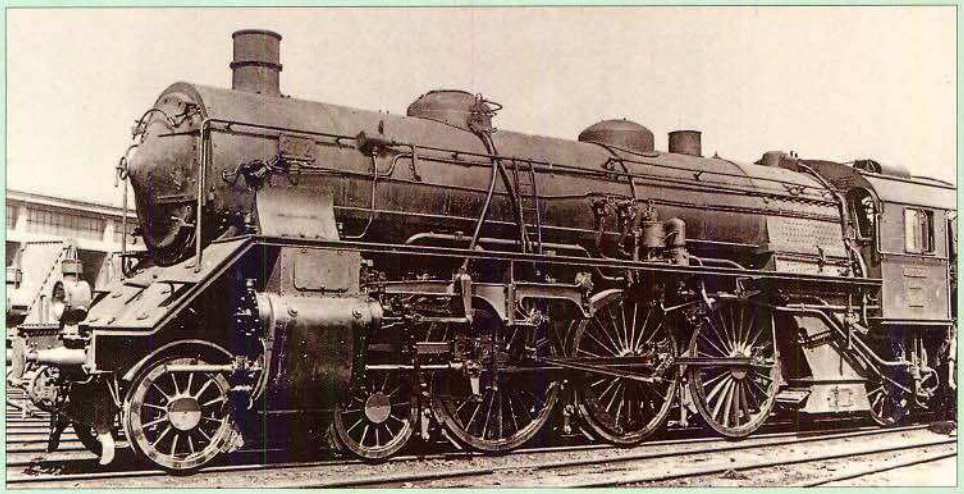
Alle Rechte vorbehalten. Übersetzung, Nachdruck und jede Art der Vervielfältigung setzen das schriftliche Einverständnis des Verlags voraus. Unaufgefordert eingesandte Beiträge können nur zurückgeschickt werden, wenn Rückporto beiliegt. Für unbeschriftete Fotos und Dias kann keine Haftung übernommen werden. Durch die Einsendung von Fotografien und Zeichnungen erklärt sich der Absender mit der Veröffentlichung einverstanden und stellt den Verlag von Ansprüchen Dritter frei. Beantwortung von Anfragen nur, wenn Rückporto beiliegt. Es gilt Anzeigenpreisliste Nr. 11 vom 1. Januar 1990. Eine Anzeigenablehnung behalten wir uns vor. Gerichtsstand ist Fürstenfeldbruck.

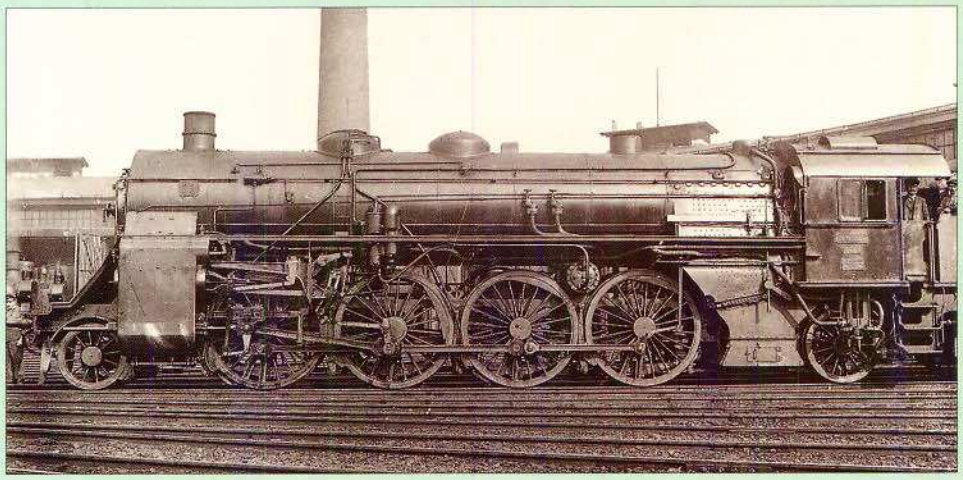
© November 1995
Hermann Merker Verlag GmbH, Fürstenfeldbruck

Inhalt

	Seite
Quellenverzeichnis	4
Vorwort	6
Einleitung	6
Gattung I	8
Gattung VI a	10
Gattung II a	13
Gattung III a	15
Gattung II	16
Gattung II b	20
Gattung VI	22
Gattung VII	25
Gattung VIII 1	28
Gattungen III/III b	30
Gattung VI b V	36
Gattung III b V	38
Gattung VIII 2	40
Gattung VIII V 1	43
Gattung VIII V 2	46
Gattung X V	50
Gattung XII H	54
Gattung XII H V	58
Gattung XII H 1	62
Gattung X H 1	66
Gattung XII H 2	70
Gattung XVIII H	76
Gattung XX H V	82







Vorwort

Der vorliegende Band 3 unserer Archiv-Reihe Sachsen-Report enthält die Darstellung der sächsischen Schnell- und Personenzuglokomotiven der Staatsbahn-Gattungen I bis XX, wobei in den Anfangsjahren des Bahnbetriebs eine reinliche Trennung zwischen Personen- und Güterzuglokomotiven noch nicht allgemein üblich war. Hier nämlich treffen wir auf die sogenannten Gemischtzuglokomotiven, die seinerzeit regelmäßig sowohl im Personen- als auch im Güterzugdienst Verwendung fanden.

Bei der Erstellung dieser Broschüre hat uns die erstaunliche Menge an qualitätsvollen Aufnahmen aus allen Perioden des sächsischen Lokomotivbaus erstaunt. Sie versetzte uns in die glückliche Lage, eine gründliche Bildauswahl treffen zu können und Ihnen, liebe Leser, einen Band mit insgesamt 230 Bildern – eines schöner als das andere – vorlegen zu können.

Zusammen mit den fachlich äußerst fundierten Texten und den umfangreichen Übersichtstabellen ist dabei ein Nachschlagewerk der Sonderklasse entstanden, das den Lokomotiven der Königlich Sächsischen Staatseisenbahnen ein würdiges Denkmal setzt.

Dem Autor und der Redaktion dieser Ausgabe bleibt an dieser Stelle nur noch, Ihnen viel Spaß bei der Lektüre dieses Bandes zu wünschen

Ihr Hermann Merker Verlag

Einleitung

Hat sich die Königlich Sächsische Staatseisenbahn beim Bau ihrer Anlagen, Hoch- und Kunstbauten als außerordentlich weitsichtig erwiesen und Werke geschaffen, die im Prinzip allen künftigen Anforderungen entsprechen konnten, so war das Bezeichnungsschema für die Lokomotiven ständigen Erweiterungen und Ergänzungen unterworfen. Viele deutsche Bahnverwaltungen haben ihre Bezeichnungsschemata zu kurzsichtig angelegt und waren noch vor Ende des 19. Jahrhunderts genötigt, der Zunahme des Lokomotivbestands mit Änderungen der Nummernsysteme Rechnung zu tragen. Erst die DRG hat mit dem endgültigen Umzeichnungsplan von 1925/26 ein System entwickelt, das mit der Festlegung von 99 Baureihen und beliebig vielen Unterbaureihen nahezu unbegrenzt aufnahmefähig war und nie an seine Kapazitätsgrenzen stieß.

Das Eisenbahnwesen hatte in Sachsen auf der Basis von Privatbahnen begonnen. Die erste und bis zu ihrer Verstaatlichung 1876 bedeutendste war die Leipzig-Dresdner Eisenbahn-Compagnie, die zeit ihres Bestehens nur mit Namen und ohne Bahnnummern für ihre Lokomotiven auskam. Das Königreich Sachsen war eigentlich ungewollt zu einer Staatsbahn gekommen, weil es in Privatinitiative begonnene Bahnlinien wie die sächsisch-bayerische und die sächsisch-böhmische Linie, hinsicht-

Bild 7: *Auf dieser faszinierenden Abbildung des Dresdner Hauptbahnhofs von der Jahrhundertwende ist neben je einer Lokomotive der Gattungen VIII 2 und VII T noch viel Lokalkolorit der damaligen Zeit zu erkennen.* ***Abb.: Sammlung Grundmann***

Bild 4 bis 6 (linke Seite, von oben nach unten): *Zu den bekanntesten sächsischen Reisezuglokomotiven zählen neben der XII H 2 (Baureihe 38$^{2-3}$) und der XVIII H V (Baureihe 18^{0}) selbstverständlich auch die Lokomotiven der Gattung XX H V (Baureihe 19^{0}).* ***Abb.: Sammlung Dr. Scheingraber***

lich deren Vollendung der Staat durch vertragliche Verpflichtungen mit den Nachbarstaaten gebunden war, wegen finanzieller Schwierigkeiten der Initiatoren übernehmen mußte. So hatte man dann, räumlich getrennt, gleich zwei Staatsbahnen – eine Westliche, die ihre Lokomotiven ab 1 numerierte, und eine Östliche, die ab 201 numerierte.

Ein einheitliches Nummernsystem der Staatsbahn konnte erst ab 1869 erarbeitet werden, als mit der Strecke Freiburg – Flöha der "Lückenschluß" zwischen Westlicher und Östlicher Staatsbahn erfolgt war. Der Ankauf weiterer Privatbahnen durch den Staat machte die Einnummerung von deren Lokomotiven erforderlich, die z.T. Namen trugen, die bereits an Staatsbahnlokomotiven angebracht waren. Die hinzukommenden Lokomotiven erhielten neue Namen oder zum bisherigen Namen eine römische Zusatzziffer.

Von einer Gattungsbezeichnung bei sächsischen Lokomotiven kann erst ab 1871 gesprochen werden, als man Lokomotiven gleicher Achsfolge und ähnlicher Bauart in Gattungen zusammenfaßte. Eine Trennung zwischen Tender- und Schlepptenderlokomotiven gab es noch nicht. Den in römischen Ziffern ausgedrückten Gattungsbezeichnungen waren die Abkürzungen des Herstellernamens vorgesetzt, die folgende Bedeutung besaßen:

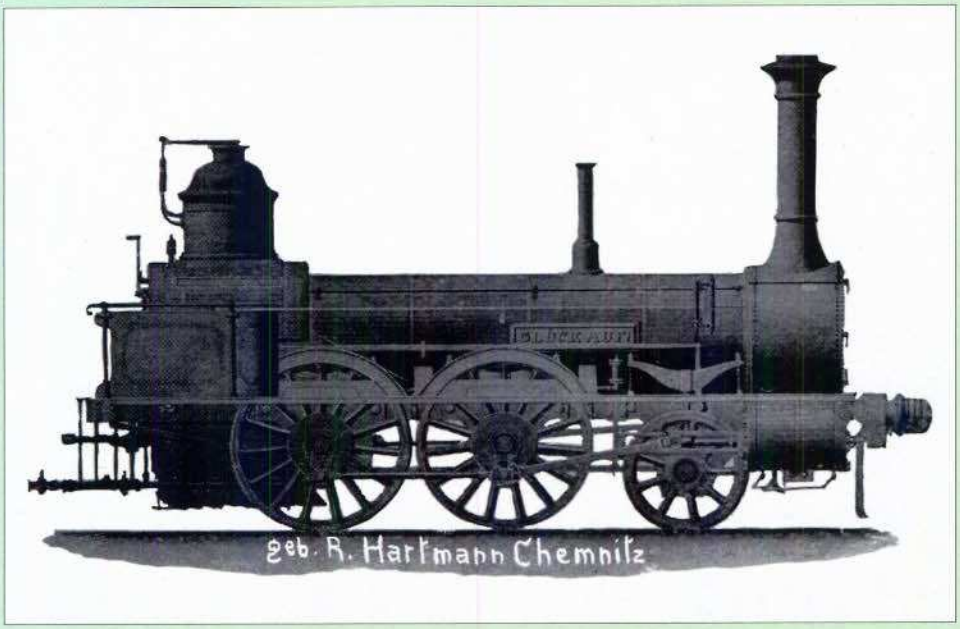
C	Cockerill
Crlsr o. Cr	Maschinenbauges. Karlsruhe
B	Borsig
E	Egestorff, später Hanomag
H	Hartmann
Hg	Hagans
Hth	Hawthorn
Hl o. Hsch	Henschel
K	Kessler
Kr	Krauss
Schi o. Sch	Schichau
Sigl o. Sgl	Sigl
S o. Schw	Schwartzkopff
St	Stephenson
U	Uniongießerei Königsberg
W	Wöhlert

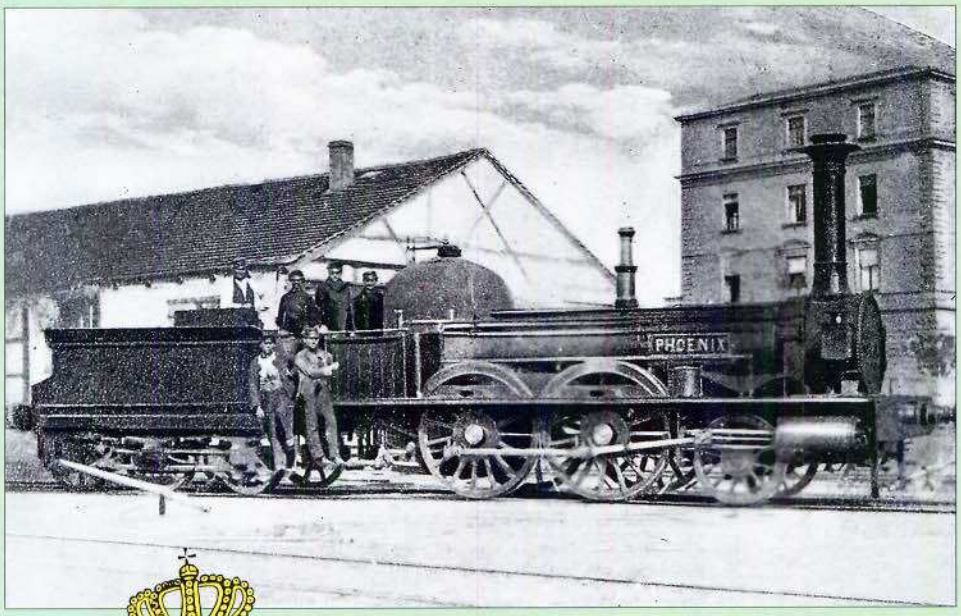
Diese Kennzeichnung des Herstellers ist seit 1896 entfallen. Sie hatte insofern ihre Berechtigung, als Lokomotiven einer Gattung mit gleicher Achsfolge durchaus nicht baugleich waren. Schwartzkopff-Lokomotiven sahen völlig anders aus als die von Kessler oder Hartmann und besaßen auch andere Hauptabmessungen. Normalien, wie sie später die Preußische Staatsbahn eingeführt hat, oder einheitliche Lieferrichtlinien gab es noch nicht. Erst als Richard Hartmann bzw. die Sächsische Maschinenfabrik, vorm. Richard Hartmann, nahezu alleiniger Lieferant von Lokomotiven für die Sächsische Staatsbahn wurde, ist eine Vereinheitlichung zu verzeichnen.

Die sächsischen Eisenbahnen setzten in den ersten Jahren ausschließlich englische oder belgische Lokomotiven ein, weil es noch keine deutschen Lokomotivfabriken gab. August Borsig baute seine erste Lokomotive 1841, aber erst 1847 bezog mit der Sächsisch-Bayerischen Eisenbahn eine sächsische Bahnverwaltung Lokomotiven von Borsig. Emil Kessler hatte in Esslingen ebenfalls 1841 mit dem Lokomotivbau begonnen, doch erst 1848 tauchte die erste Kessler-Lokomotive auf der sächsisch-bayerischen Linie auf. Richard Hartmann hatte 1848 mit der GLÜCKAUF in Chemnitz seine Lokomotive mit der Fabriknummer 1 vollenden können.

Die erste in Deutschland gebaute Lokomotive, entworfen von Andreas Schubert und gebaut von der Maschinenbau-Anstalt Uebigau bei Dresden, war die 1838 entstandene SAXONIA, die jedoch bis zu ihrer Verschrottung im Jahre 1856 glücklos in untergeordneten Diensten operierte und von Heinrich Kirchweger, dem Maschinenbaumeister der LDE, boykottiert wurde. Der von der Deutschen Reichsbahn im Jahre 1988 besorgte Nachbau dieser Lokomotive anläßlich des 150jährigen Bestehens der ersten deutschen Fernbahn von Leipzig nach Dresden war entschieden erfolgreicher. Die nachgebaute SAXONIA hat sieben Jahre nach ihrer Indienststellung die Laufleistung des einstigen Originals schon weit übertroffen.

In diesem Sachsen-Report sind die Gattungen nicht in arithmetischer Folge ihrer Bezeichnung, sondern nach Indienststellungsjahren der Lokomotiven geordnet, die den einzelnen Gattungen angehören.





Gattung I

Lokomotiven, die 1871 in die Gattung I eingeordnet wurden, waren zu diesem Zeitpunkt schon recht betagte Maschinen mit einem Dienstalter von fast 25 Jahren. Weil eine Trennung zwischen Reisezug- und Güterzugdienst bei Indienststellung der Lokomotiven noch nicht üblich war, bezeichnet man sie als Gemischtzuglokomotiven.

Gemeinsamkeiten dieser Lokomotiven, wenn es solche gab, waren der aus meist vier Schüssen mit Rundnähten genietete Langkessel und der den Langkessel überragende Stehkessel. Dieser war halbrund oder als Vierseitenkuppel ausgeführt und besaß einen großen Dampfraum, weshalb manche Lokhersteller auf die Ausbildung eines gesonderten Dampfdomes verzichteten.

Borsig und Hartmann hielten den Dom meist für unverzichtbar und verzierten ihn nach alter Art architektonisch. Ob der Stehkessel nun mit oder ohne Dom ausgeführt war, in jedem Fall trug er die beiden Federwaag-Sicherheitsventile. Die Größe der Rostfläche betrug zwischen 0,7 und 1,0 m², die Gesamtheizfläche zwischen 60 und 80 m². Höchste Erhebung der Lokomotiven war der zylindrische Schornstein mit gußeiserner Krone.

Die Kesselspeisung erfolgte durch zwei innerhalb des Rahmens angeordnete Pumpen, die vom 2. Kuppelradsatz angetrieben wurden und als sogenannte Fahrpumpen nur Wasser förderten, wenn die Lokomotive in Bewegung war.

Im ca. 25 mm dicken Blechrahmen waren die beiden gekuppelten Radsätze und der vordere, hinter den Zylindern liegende Laufradsatz fest gelagert. Angetrieben wurde der 1. Kuppelradsatz. Treib- und Kuppelstangen hatten noch einen runden Querschnitt.

Hartmann, Schwartzkopff und Kessler bevorzugten eine innenliegende Stephenson-Kulissensteuerung, die durch zwei Exzenter angetrieben wurde, die Muschelschieber bewegte und über Händel umgestellt wurde. Die Lokomotiven von Borsig hatten die von dieser Firma entwickelte Doppelschieber-Steuerung mit Umstellung durch zwei Händel. Auch diese Steuerungsbauart lag innen und wurde durch Exzenter angetrieben.

Der Durchmesser der gekuppelten Räder betrug fast einheitlich 1525 mm, lediglich die Borsig-Lokomotiven CAMEL und DROMEDAR hatten mit 1370 mm kleinere Treib- und Kuppelräder. Der Gesamtachsstand der Lokomotiven der Gattung I lag zwischen 3115 und 3465 mm.

Die Federn waren in der Regel oberhalb der Achslager angeordnet und federten die Radsätze einzeln ab. Nur die Lokomotiven von Kessler hatten erstmals Ausgleichhebel zwischen den Federn der gekuppelten Radsätze.

Bremsen besaßen die Lokomotiven noch nicht, lediglich die Tender hatten eine Spindelbremse mit Hartholz-Bremsklötzen. Der Wagenzug wurde durch die Bremser abgebremst, die auf den Wagen saßen und deren Spindelbremsen bedienen mußten. Das Führerhaus war bei Indienststellung der Lokomotiven noch unbekannt; das Per-

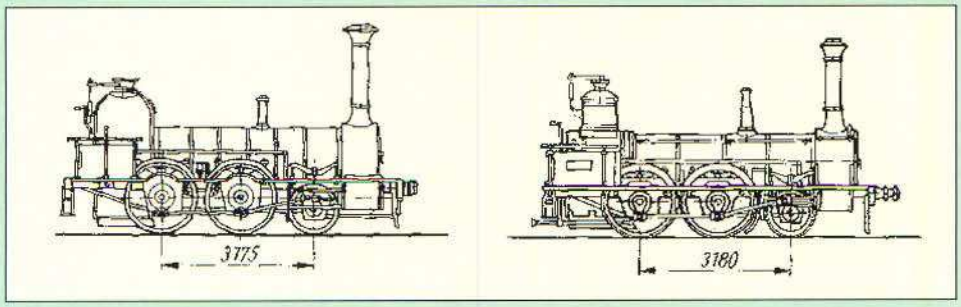


Bild 8 (oben): *1848 lieferte Hartmann mit der GLÜCKAUF und der Fabriknummer 1 seine erste Lokomotive an die Sächsisch-Bayerische Staatsbahn.* ***Abb. 8, 9 und 11: Sammlung Dr. Scheingraber***

Bild 9 (Mitte): *Als PHÖNIX 1850 geliefert, wurde die Maschine 1869 in eine Tenderlokomotive mit dem Namen PSYCHE umgebaut und um 1878 ausgemustert.*

Bild 10 (links): *Zeichnungen der GREIF und der SAXONIA, beide Lokomotiven der Gattung I.* ***Abb.: Archiv Töpelmann***

sonal war ebenso der Witterung ausgesetzt wie die Bremser auf den Wagendächern.

Die Borsig-Lokomotiven WURZEN und OSCHATZ der Leipzig-Dresdner Eisenbahn (LDE) bekamen in der Zeit um 1850 als Sondereinrichtung eine Abdampf-Kondensationseinrichtung der Bauart Kirchweger eingebaut und damit wohl die erste Form eines Speisewasservorwärmers in Form eines Mischvorwärmers.

Heinrich Kirchweger (1809 bis 1899), Ingenieur bei Henschel & Sohn, übernahm am 1. März 1838 den Dienst als Maschinenmeister bei der LDE, später bei der Sächsisch-Bayerischen Staatsbahn. Bei der Königlich Hannoverschen Staatseisenbahn, in deren Dienste er 1843 trat, unterstanden ihm das Maschinenwesen und der Wagenbau. Hier entwickelte er seinen Abdampfvorwärmer.

Von der Ausströmung wurde dem Blasrohr nur so viel Dampf zugeführt, wie zur Feueranfachung notwendig war. Den überschüssigen Dampf leitete die Kirchwegersche Abdampfvorwärmer-Einrichtung durch ein unter der Lokomotive geführtes Rohr in den Wasserkasten des Tenders, wo er kondensierte und das Tenderwasser vorwärmte. Nicht kondensierter Dampf entwich durch einen Schornstein am Ende des Wasserkastens. Der Abdampfvorwärmer Bauart Kirchweger ist, wenn nicht an der Rohrverbindung zwischen Lok und Tender, auf jeden Fall am Tenderschornstein erkennbar.

Die beiden LDE-Maschinen WURZEN und OSCHATZ blieben nicht die einzigen mit dieser Einrichtung. Bemerkenswert ist, daß es den deutschen Bahnen erst 100 Jahre später gelang, Kirchwegers Idee zur Betriebsreife zu entwickeln. Denn erst mit dem Aufkommen der Strahlpumpe kam der Kirchwegersche Vorwärmer außer Gebrauch.

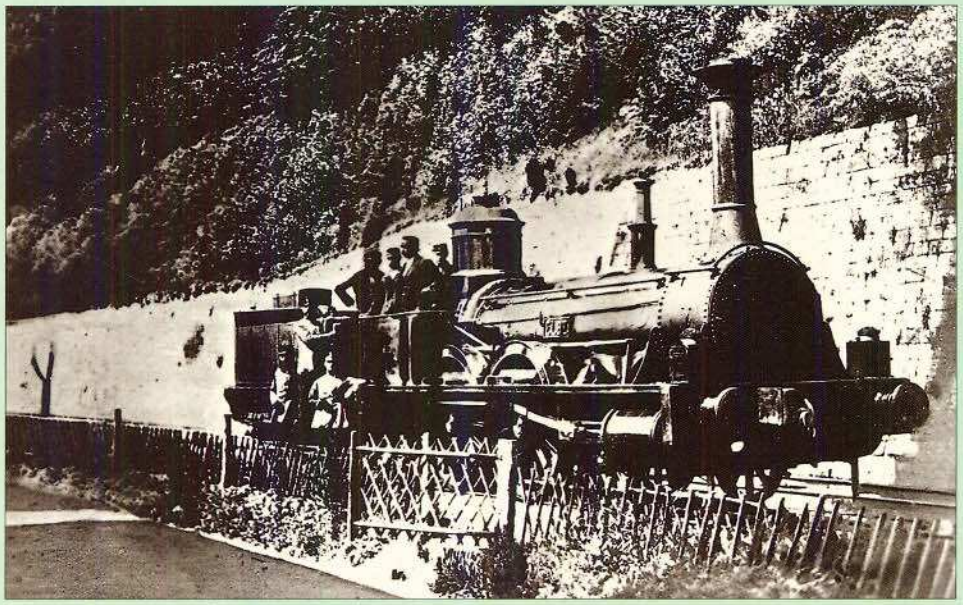
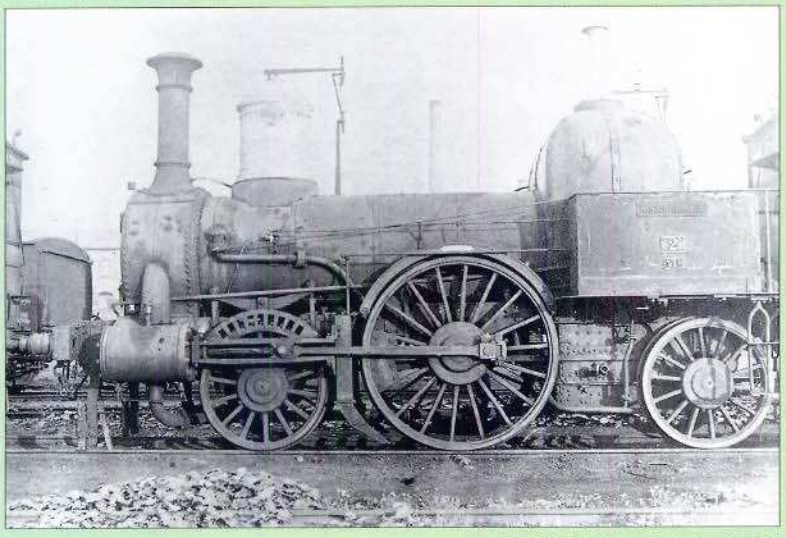


Bild 11: *Lokomotive Nr. 217 ELBE ist auf der Elbtalstrecke bei Pirna unterwegs. Die Maschine wurde 1848 von Hartmann in Chemnitz gebaut.*

1 B n2 – Baujahre ab 1845

Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn-verwaltung	Bahn-Nr.	Bemerkung
WURZEN	Borsig	1847/151	LDE		+ 1874
OSCHATZ	Borsig	1847/152	LDE		+ 1873
Gattung B I					
CAMEL	Borsig	1847/149	Sä.-Bay.-St.	13	mit Dampfbremse; 1855
DROMEDAR	Borsig	1847/150	Sä.-Bay.-St.	14	beide in T-Lok umgebaut und 1868 verkauft
STRAUSS	Borsig	1848/208	Sä.-Bay.-St.	18	1877: Baulok 18[I] + 1/1879
GIRAFFE	Borsig	1848/209	Sä.-Bay.-St.	19	1877: Baulok 19[I] + 2/1878
NASHORN	Borsig	1848/210	Sä.-Bay.-St.	20	1877: Baulok 20[I] + 8/1878
PANTHER	Borsig	1848/211	Sä.-Bay.-St.	21	1877: Baulok 21[I] + 9/1883
Anmerkung: Die Lokomotiven besaßen Dampfschlittenbremse und sind 1871 von der Kategorie B II in die Gattung B I gekommen.					
Gattung H I					
GLÜCKAUF	Hartmann	1848/1	Sä.-Bay.-St.	15	1855 in T-Lok umgebaut; 1863 an MFFE verkauft
SAXONIA	Hartmann	1848/2	Sä.-Böh.-St.	214	+ 1869
GERMANIA	Hartmann	1848/3	Sä.-Böh.-St.	215	+ 1869
PIRNA	Hartmann	1848/4	Sä.-Böh.-St.	216	+ 1869
ELBE	Hartmann	1848/6	Sä.-Böh.-St.	217	+ 1869
KÖNIGSTEIN	Hartmann	1849/10	Sä.-Böh.-St.	218	+ 1873
HARTMANN	Hartmann	1850/15	Sä.-Böh.-St.	219	+ 1873 (lt. Lieferliste Hartmann als KRIPPEN gel.)
BOHEMIA	Hartmann	1851/26	Sä.-Böh.-St.	223	+ 1873
AUSTRIA	Hartmann	1851/27	Sä.-Böh.-St.	224	+ 1873
ROSS	Hartmann	1848/5	Sä.-Bay.-St.	22	1862 in T-Lok umgebaut; 1864 an Bockwaer EB verkauft
HARTMANN	Hartmann	1849/8	Sä.-Bay.-St.	23	1862 in T-Lok umgebaut; ab 1873: Baulok 23[I]; 5/1880 verkauft
CROCODIL	Hartmann	1848/9	Sä.-Bay.-St.	24	1857 in T-Lok umgebaut; ab 1873: Baulok 24[I]; + 6/1883
RHINOZEROS	Hartmann	1850/14	Sä.-Bay.-St.	25	1857 in T-Lok umgebaut; + 1868
ZSCHOPAU	Hartmann	1852/28	Chemn.-Riesa	70	1860 in T-Lok umgebaut; ab 1870: Baulok 70[I]; + 7/1886
ERZGEBIRGE	Hartmann	1852/29	Chemn.-Riesa	71	1862 in T-Lok umgebaut; ab 1877: Baulok 71[I]; verkauft 7/1882
DÖBELN	Hartmann	1852/30	Chemn.-Riesa	72	ab 1877: Baulok 72[I]; verkauft 4/1883
PHÖNIX	Hartmann	1850/25	Sä.-Böh.-St.	220	1869 in T-Lok PSYCHE umgebaut; + 1877

Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahn-verwaltung	Bahn-Nr.	Bemerkung
Gattung K I					
GREIF	Kessler	1848/107	Sä.-Bay.-St.	16	1863 in T-Lok umgebaut; ab 1873: Baulok 16[I]; + 6/1886
SCHAKALL	Kessler	1848/108	Sä.-Bay.-St.	17	1863 in T-Lok umgebaut; ab 1873: Baulok 17[I]; verkauft 12/1873
Gattung St I					
GERMANIA I	Stephenson	1845/459	Sä.-Schles.-St.	201	1868 in T-Lok umgebaut; dann Baulok 201[I]; verkauft 5/1871
DRESDEN I	Stephenson	1845/460	Sä.-Schles.-St.	202	1868 in T-Lok umgebaut; ab 1868 dann Baulok 202[I]; verkauft 9/1873
LUSATIA	Stephenson	1845/461	Sä.-Schles.-St.	203	Baulok 203[I]; verk. 12/1873
SAXONIA I ab 1868: HAYNEWALDE	Stephenson	1845/462	Sä.-Schles.-St.	204	1868 in T-Lok umgebaut; Baulok 204[I]; verk. 9/1873
BAUTZEN	Stephenson	1845/478	Sä.-Schles.-St.	205	verk. 1870
GÖRLITZ	Stephenson	1845/479	Sä.-Schles.-St.	206	Baulok 206[I]; verk. 12/1871
STEPHENSON	Stephenson	1846/495	Sä.-Schles.-St.	207	ab 1871: Baulok 207[I]; verkauft 6/1871
SILESIA	Stephenson	1846/496	Sä.-Schles.-St.	208	ab 1871: Baulok 208[I]; + 4/1877
RADEBERG	Stephenson	1846/497	Sä.-Schles.-St.	209	1868 in T-Lok umgebaut; verkauft 1870
BISCHOFS-WERDA	Stephenson	1846/498	Sä.-Schles.-St.	210	ab 1871: Baulok 210[I]; verkauft 4/1875
LÖBAU	Stephenson	1846/538	Sä.-Schles.-St.	211	ab 1871: Baulok 211[I]; + 4/1879
REICHENBACH ab 1869: SCHNEEKOPPE	Stephenson	1846/539	Sä.-Schles.-St.	212	ab 1871: Baulok 212[I]; + 8/1877
Anmerkung: Zusatzziffer I zum Namen nach der Verstaatlichung angebracht, um sie von Lokomotiven gleichen Namens der Sächsisch-Böhmischen Staatsbahn unterscheiden zu können. GERMANIA bis GÖRLITZ: Longboiler mit Vierseitenkuppel					
Gattung C I					
LUSATIA ab 1848: OYBIN ab 1869: ZITTAU	Cockerill	1847/185	Löbau-Zittauer EB	336	1869 umgeb. durch Werkst. Löbau; mit neuem Kessel von Egestorff (F.-Nr. 1264) als ZITTAU wieder in Dienst
OYBIN	Cockerill	1847/189	Löbau-Zittauer EB	213	1847 an Sä.-Böh. St.B. als DRESDEN verkauft; 1868 Umbau in 1 Bt STETTIN
Anmerkung: Longboiler mit Vierseitenkuppel					



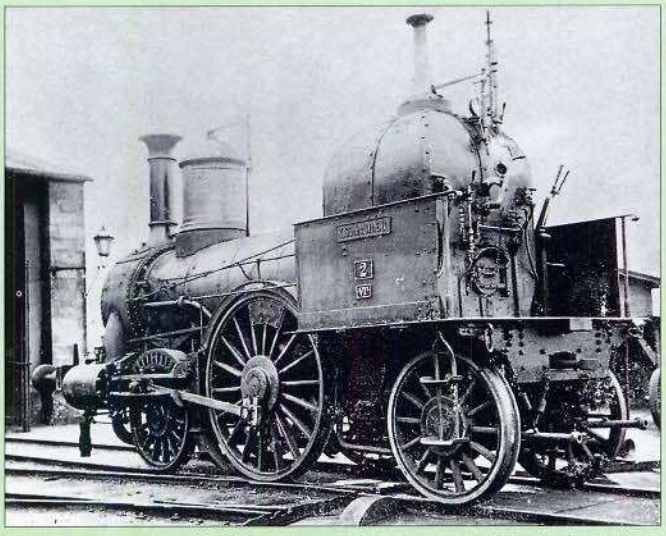


Bild 12 (oben links): *1858 lieferte Borsig mit der Fabriknummer 988 die ZÜRICH, welche 1892 die Bahnnummer 2 erhielt.*

Bild 13 (oben rechts): *Dieselbe Maschine wie auf Bild 12; auf dieser Aufnahme ein Blick auf den Führerstand.* ***Abb. 12 und 13: Sammlung Dr. Scheingraber***

Gattung VI a

Diese Lokomotiven gehören zu den bemerkenswertesten der sächsischen Eisenbahnen; dies weniger wegen ihrer Konstruktion, sondern eher wegen ihrer Langlebigkeit. Die letzte Vertreterin dieser Gattung schied erst im Jahre 1902 (!) aus dem Dienst. Das Personal hat die Lokomotiven als "Spinnräder" bezeichnet. Das Kupplungsverhältnis mit 1/3 anzugeben, ist schon ein Anachronismus, denn die Lokomotiven waren ungekuppelt.

Zwischen 1848 und 1868 sind 43 dieser 1 A 1-Lokomotiven an die LDE und an die Östliche Staatsbahn geliefert worden, von denen 27 von Borsig und 16 von Hartmann stammten. Die Lokomotiven waren nur auf Flachlandstrecken wie Leipzig – Dresden und Dresden – Bodenbach einsetzbar.

Die Kessel der Lokomotiven waren aus drei oder vier Schüssen mit Rundnähten genietet und hatten einen Rohrwandabstand von ca. 3500 mm. An der Bauart des Hinterkessels der Gattung VI a ist die technische Entwicklung im Lokomotivbau ablesbar. Hatten die ältesten Borsig-Lokomotiven zylindrische Stehkessel mit Rundkuppel, verwendeten Hartmann und Borsig später die Vierseitenkuppel, bis Hartmann zur halbrunden Stehkesseldecke der Bauart Crampton fand.

Der Kesseldruck stieg von 5 bar bei den ersten Lieferungen bis auf 7,5 bar bei den Lieferungen Mitte der 1850er Jahre. Die Gesamtheizfläche des Lokkessels wurde von ursprünglich ca. 55 bis auf 85 m² vergrößert.

Der innenliegende Blechrahmen besaß angenietete Achsgabelhalter, in denen alle Radsätze starr gelagert waren. Die Federn lagen oberhalb der Achslager, und bis auf die Lokomotiven mit den Bahnnummern 249, 250 und 257, die Einzelachsfederung besaßen, waren die Federn von vorderem Laufradsatz und Treibradsatz durch Ausgleichhebel verbunden. Die Laufräder hatten einen Durchmesser von 1016 bis 1220 mm, der Treibraddurchmesser stieg von 1525 mm bei den ersten Lokomotiven ab 1856 auf 1830 mm. Johannes Töpelmann hat deshalb auch die Lokomotiven mit dem kleineren Treibraddurchmesser als Personenzuglokomotiven, die mit dem größeren als Schnellzuglokomotiven klassifiziert.

Die Steuerung lag generell innen und war bei Hartmann-Lokomotiven als Stephensonsche Kulissensteuerung, bei Borsig als Doppelschiebersteuerung Bauart Borsig mit zwei Händeln ausgeführt. Drei der Lokomotiven sollen Gonzenbach-Steuerung besessen haben.

Bremsen besaßen die Lokomotiven ebensowenig wie Führerhäuser (zumindest lieferte Hartmann 1862 an die Östliche Staatsbahn die Lokomotiven noch ohne Führerhaus). Erst ab 1865 sind Führerhäuser ab Werk aufgebaut worden.

Außer den drei Lokomotiven der Östlichen Staatsbahn besaßen alle Maschinen Abdampfkondensation Bauart Kirchweger, die bereits bei der Gattung I erwähnt worden ist. Spätere Nachrüstungen waren Einrichtung für die Dampfheizung der Züge, Dampfläutewerk und Sandkästen zu Besandung des Treibradsatzes.

Der Gesamtachsstand der Lokomotiven betrug maximal 4080 mm, ihre Leermasse 26,8 t, ihre Dienstmasse 29,8 t. Obwohl zu damaligen Zeiten Radsatzfahrmassen von 10 bis 11 t die Regel waren, erreichten einige Lokomotiven auf dem Treibradsatz sogar eine Radsatzfahrmasse von bis zu 14,8 t.

Die Lokomotive ZÜRICH (Borsig 1858/988), die 1876 zur BÖHLEN umgezeichnet

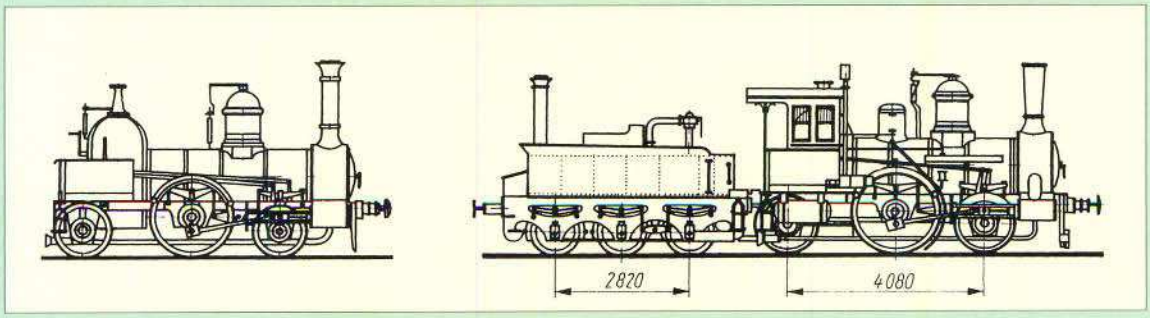
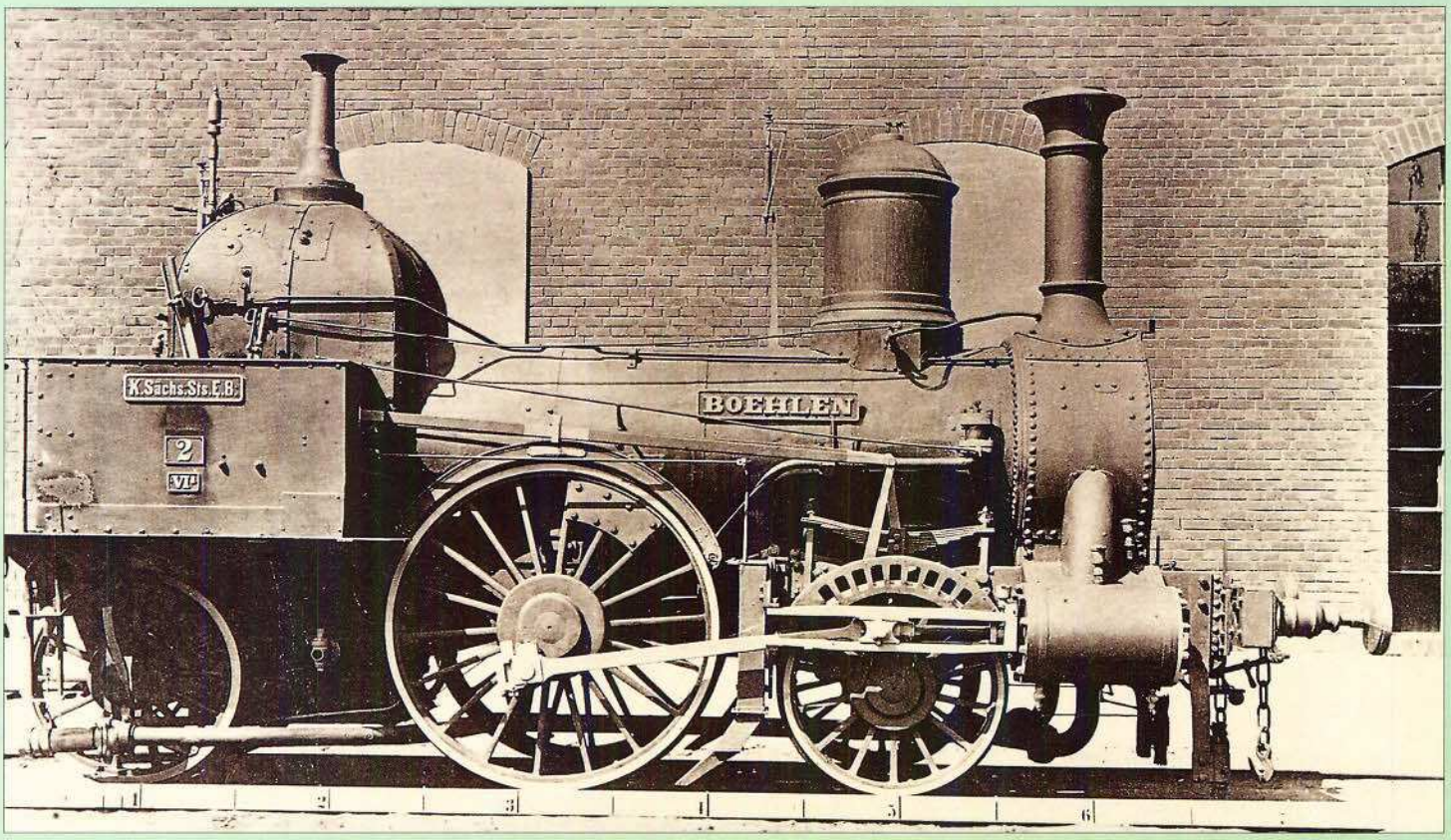
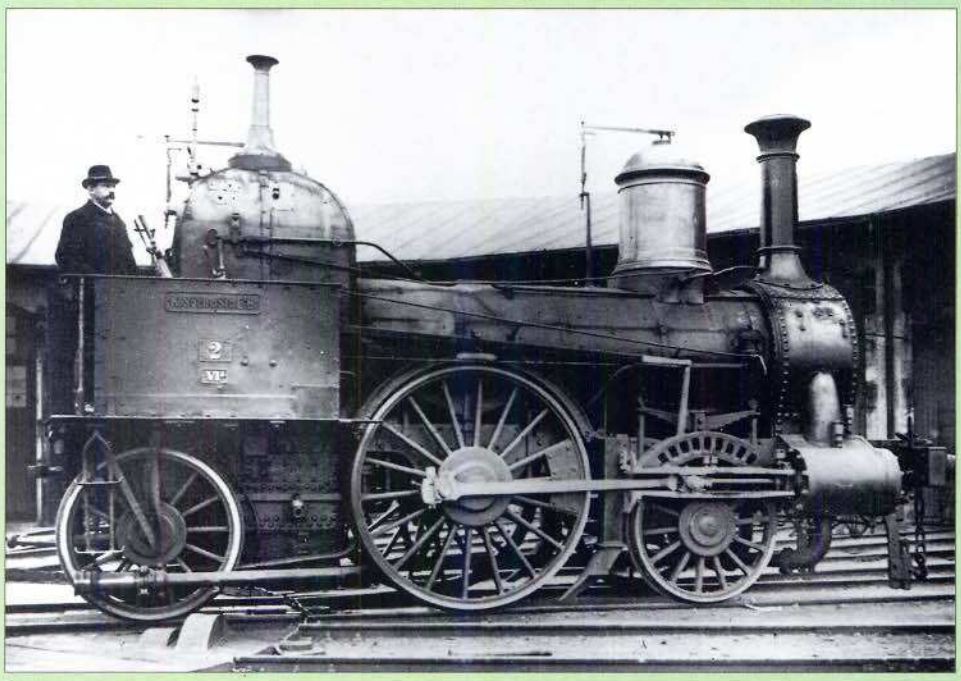


Bild 14: *Links ist eine Lokomotive der Gattung VI a der Baulose HAMBURG bis BREMEN, Baujahr 1854, im Ursprungszustand dargestellt. Rechts zeigt sich die Gattung VI a der Lokomotiven mit den Nummern 556 bis 561 in ihrem späteren Aussehen.* ***Abb.: Archiv Töpelmann***



worden ist, hat man, nachdem sie bis 1900 im Personenzugdienst eingesetzt war, in den Ursprungszustand zurückgebaut und u.a. das Führerhaus entfernt. Die Maschine sollte, wie die Zeitschrift "Lokomotive" schrieb, aufbewahrt werden, "um in einer Sammlung der Nachwelt den Fortschritt eines halben Jahrhunderts zu zeigen". Das sächsische Eisenbahnmuseum, für das die Lokomotive reserviert war, ist leider nie entstanden, so daß man die Maschine 1925 schließlich doch verschrottet hat.

Außer den nachfolgend aufgeführten Lokomotiven besaß die LDE noch fünf in den Jahren zwischen 1837 und 1839 gebaute 1 A 1-Lokomotiven von Kirtley (RENNER, STURM, ELEPHANT, WILLIAM KIRTLEY und GREIF), sechs von Rothwell zwischen 1838 und 1840 gebaute Lokomotiven gleicher Achsfolge (alle vom Typ Patentee) mit den Namen PETER ROTHWELL, SALAMANDER, MAGDEBURG, SIMSON, ALTENBURG und NORDLICHT, die jedoch bereits zwischen 1856 und 1864 ausgemustert worden sind. Eine weitere 1 A 1-Lokomotive, die ROBERT STEPHENSON (Stephenson 1838/205), ist 1858 ausgemustert worden.



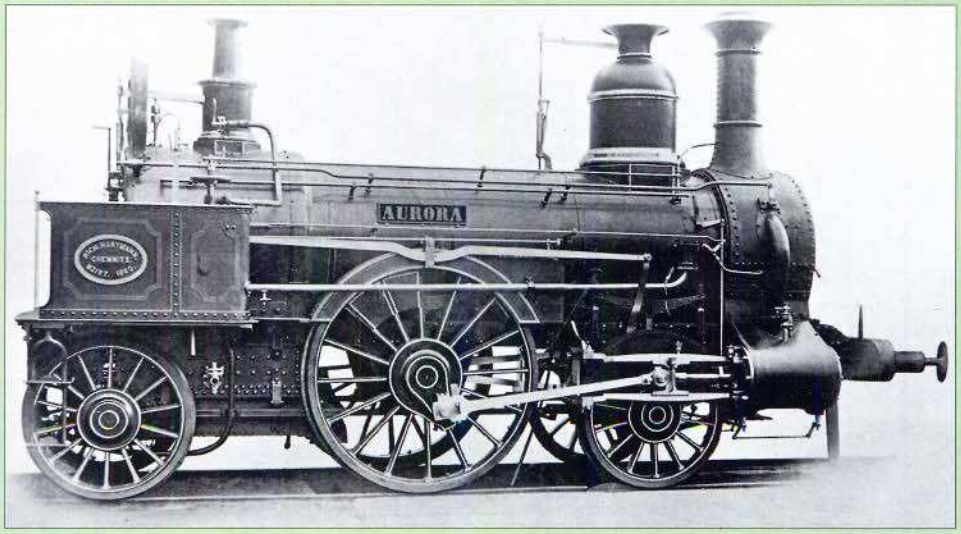
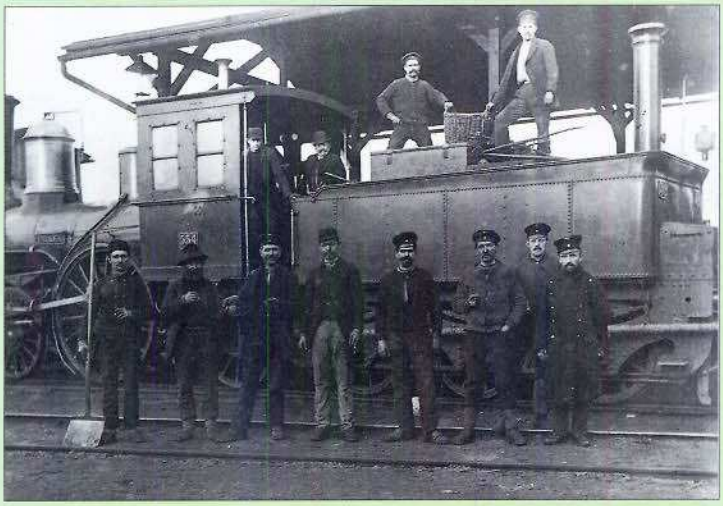
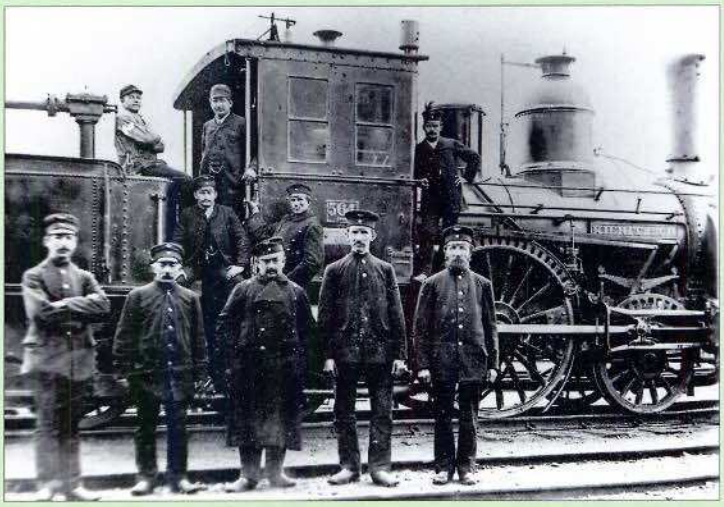


Bild 15 (ganz oben): *Um 1920 wurde die Nr. 2 BÖHLEN abgelichtet. Sie war für das sächsische Eisenbahnmuseum vorgesehen, wurde aber 1925 verschrottet.* ***Abb.: Sammlung Wagner***

Bild 16 (Mitte): *Noch einmal die Lokomotive Nr. 2. 1882 erhielt sie eine Dampfheizung, 1889 wurde sie mit einer Druckluftbremse ausgerüstet.* ***Abb.: Sammlung Weisbrod***

Bild 17: *1861 wurde die AURORA als Gattung VI von Hartmann für die Östliche Staatsbahn geliefert. Sie gelangte später als VI a an die Sächsische Staatsbahn.* ***Abb.: Slg. Finzel***





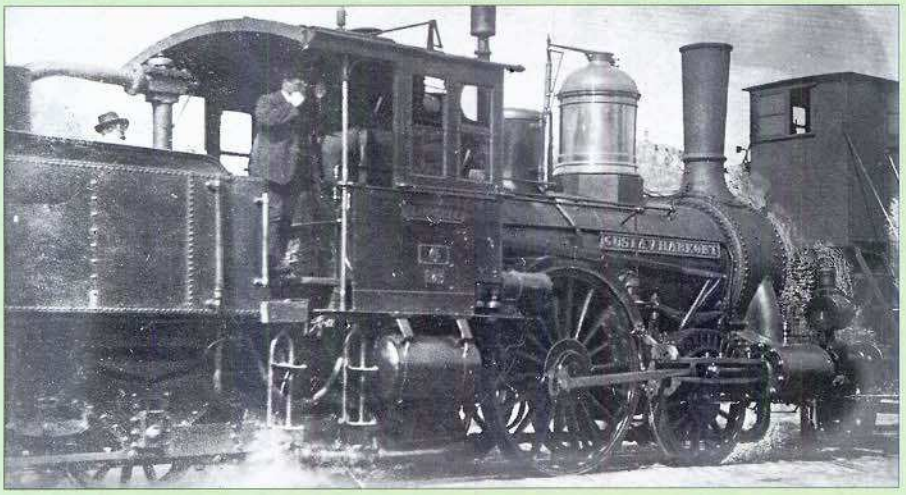


Bild 19: *Für die Leipzig-Dresdner Eisenbahn wurde 1868 die PIRNA von Hartmann mit der Fabriknummer 350 gebaut. Ab 1876 lief sie als KIERITZSCH mit der Bahnnummer 564. 1892 wurde ihr die Nr. 13 zugewiesen. 1899 wurde sie ausgemustert.*
Abb. 18 und 19: Sammlung Weisbrod

Bild 18 (oben links): *Ebenfalls für die Leipzig-Dresdner Eisenbahn, jedoch bereits 1858 lieferte Borsig die POSEN mit der späteren Staatsbahnnummer 554. 1882 wurde sie mit einer Dampfheizung und 1889 mit einer Druckluftbremse ausgerüstet. 1895 ist sie ausgemustert worden.*

Bild 20: *Bis 1902 lief die 1856 von Borsig mit der Fabriknummer 1811 gebaute GUSTAV HARKORT. Kurz vor der Jahrhundertwende ist sie im Betriebseinsatz abgelichtet worden.* ***Abb.: Slg. Scheffler***

1 A 1 n2 – Baujahre ab 1848

Gattung VI a

Name bei LDE	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Name ab 1876	Sächs. Gatt.	St.-B. B.-Nr.	Bemerkung
ELBE	Borsig	1848/221				+ 1868
BERLIN	Borsig	1848/222				+ 1868
MULDE	Borsig	1849/248				+ 1868
MEISSEN	Borsig	1849/249				+ 1868
HAYN	Borsig	1849/250				+ 1868[1]
HARTMANN	Hartmann	1849/11				+ 1868
CHEMNITZ	Hartmann	1849/12				+ 1868
ZWICKAU	Hartmann	1849/13				+ 1868[1]
BREMEN	Borsig	1854/560	LEDER	II a T	634	1875 umgebaut in B 1 n2t Nr. 9; + 4/1889
KÖLN	Borsig	1854/561	STOLLEN	II a T	632	1873 umgebaut in B 1 n2t Nr. 7; + 12/1887
WIEN	Borsig	1854/562	ERZ	II a T	633	1874 umgebaut in B 1 n2t Nr. 8; + 7/1882
HAMBURG	Borsig	1854/563	SCHÖNBERG II		627	1875 umgebaut in B 1 n2t; + 11/1876
SAXONIA	Hartmann	1856/73	SAALE	VI a	569	+ 8/1890
PRAG	Hartmann	1856/75	LIMMRITZ	VI a	570	+ 7/1885
BRESLAU	Hartmann	1857/76	SCHLEMA	VI a	571	+ 3/1890[2]
AMSTERDAM	Borsig	1857/890	AMSTERDAM	VI a	544	+ 1/1891
STETTIN	Borsig	1857/891	SIEGMAR	VI a	545	+ 9/1885
TRIEST	Borsig	1857/892	TRIEST	VI a	546	+ 5/1887
RHEIN	Borsig	1858/950	RONNEBURG	VI a	549	+ 9/1885
WESER	Borsig	1858/951	WESER	VI a	548	+ 4/1888
BORSIG	Borsig	1858/952	BORSIG	VI a	547	+ 4/1885
DONAU	Borsig	1858/953	SCHMÖLLN	VI a	550	+ 2/1890
GÖRLITZ	Borsig	1858/986	GÖRLITZ	VI a	552	+ 9/1883
MÜNCHEN	Borsig	1858/987	STEIN	VI a	551	ab 1892 B.-Nr. 1; + ?/1899
ZÜRICH	Borsig	1858/988	BÖHLEN	VI a	553	ab 1892 B-Nr. 2; + ?/1900 (1925)
POSEN	Borsig	1858/989	POSEN	VI a	554	ab 1892 B.-Nr. 3; + 5/1895
LINDAU	Borsig	1858/990	LINDAU	VI a	555	+ 2/1891[2]
ELSTER	Borsig	1865/1705	BREITINGEN	VI a	556	ab 1892 B.-Nr. 4; + 2/1893
PLEISSE	Borsig	1865/1706	MOSEL	VI a	557	ab 1892 B.-Nr. 5; + ?/1899
MAINZ	Borsig	1865/1810	FÄHRBRÜCKE	VI a	558	+8/1890
GUSTAV HARKORT	Borsig	1865/1811	GUSTAV HARKORT	VI a	559	ab 1892 B.-Nr. 6; + ?/1902
ELBERFELD	Borsig	1865/1812	ELBERFELD	VI a	560	+ 11/1889
WEIMAR	Borsig	1865/1813	WEIMAR	VI a	561	ab 1892 B.-Nr. 7; + ?/1897[2]
LEIPZIG	Hartmann	1868/349	SCHELLENBERG	VI a	562	ab 1892 B.-Nr. 11; + ?/1899
PIRNA	Hartmann	1868/350	KIERITZSCH	VI a	564	ab 1892 B.-Nr. 13; + ?/1899
LÖBAU	Hartmann	1868/351	GERA	VI a	565	ab 1892 B.-Nr. 14; + 7/1895
BAUTZEN	Hartmann	1868/352	BAUTZEN	VI a	566	ab 1892 B.-Nr. 15; + 7/1892
RIESA	Hartmann	1868/353	RIESA	VI a	563	ab 1892 B.-Nr. 12; + 2/1894
DAHLEN	Hartmann	1868/354	DAHLEN	VI a	567	+ 2/1886
ALTHEN	Hartmann	1868/355	ALTHEN	VI a	568	ab 1892 B.-Nr. 16; + 3/1893

Anmerkungen:
[1] *ELBE bis HAYN und HARTMANN bis ZWICKAU wegen frühzeitiger Ausmusterung nicht mehr in Gattung VI a eingereiht, jedoch mit den Lokomotiven dieser Gattung baugleich.*
[2] *alle Lokomotiven mit Tenderwasservorwärmung durch Abdampfkondensation Bauart Kirchweger*

Gattung VI a (ehemalige Gattung VI)

Name	Hersteller	Baujahr/ Fabr.-Nr.	Bahnverwaltung	Bahnnummer bis	Bahnnummer nach 1892	Bemerkung
PROMETHEUS	Hartmann	1861/159	Östl. Sts.B.	249	8	+ 5/1894
PHAETON	Hartmann	1861/160	Östl. Sts.B.	250	9	+ 2/1893
AURORA	Hartmann	1861/187	Östl. Sts.B.	257	10	+ 8/1893

Bemerkung: PROMETHEUS, PHAETON und AURORA *sind die einzigen 1 A 1-Lokomotiven, die von der Staatsbahn (Östliche Direktion) in Auftrag gegeben worden sind.*